Conceitos e Fatos Históricos

Guarino Alves de Oliveira

3

A ILHA DE SÃO LOURENÇO E O PORTO DE SÃO ROQUE (*)

> *Se dió a la vela la escuadra en 10 de Mayo de 1503. Tocó al cabo de islas verdes y navegó después por la costa de Sierra Leona; pero impidieron el desembarco los vientos contrarios y una mar turbulenta. Virando al Sud-Oeste, navegaron trescientas leguas, hasta llegar tres grados al sur de la línea equinoccial, adodne descubrieron una isla desierta, de dos leguas de largo y una de ancho. Allí, el 10 de Agosto, perdió el comandante de la escuadra su buque, habiendo estrellado contra una roca por falta de pericia.*
>
> Irwing Washington

Quem foi Gonçalo Coelho, presumível Capitão-mór da viagem de *especiarias* de 1503? Os historiadores portugueses gastaram muita tinta com o exumar de homônimos. Sua individualidade, progênie e outros pontos possíveis de identificação jazem em obscuridade. Pergunta-se na *História da Colonização Portuguesa do Brasil:* Seria ele o mesmo *Gonçalo Coelho,* filho de Pedro Coelho, embaixador de D. João II, es-

(*) Reproduzido da *História dos Descobrimentos Marítimos do Brasil* inédita.

crivão da Fazenda Real, 1947-1522, recebedor das cizas do Termo de Lisboa, 1505-1522 etc? Seria *Gonçalo Coelho*, escudeiro da Casa Real das contas de Arzila e Alcaide de Tânger? Ou seria *Gonçalo Pires Coelho*, Senhor de Figueiras e Alcaide-mor do Castelo de Guimarães? Ou, ainda, *Gonçalo Coelho*, que esteve na Índia em 1516, em função judicial? Concluiu-se que nenhum destes senhores conduziu a frota de *especiarias*.

O mistério, assim me parece, oscila entre o navegador citado no mapa de Vesconte Maiollo, e João de Lisboa, piloto prático e cosmógrafo autodidata. Acerca deste, diz Malheiro Dias: "foi um dos pilotos mais notáveis na sua profissão dos fins do século XV. Não são conhecidos os nomes de seus pais, nem a terra da sua naturalidade; mas em razão do apelido que usou pode supor-se que era natural da cidade de Lisboa. Tudo se ignora acerca do modo porque recebeu a sua instrução profissional; mas é de crer, como sucedia ao tempo, a sua escola de piloto foi a bordo dos navios. O mais velho e principal piloto ensinava aos mais moços que se propunham seguir a carreira, não só a prática das manobras do navio e do modo de o dirigir na derrota estabelecida, mas também as noções teóricas de cosmografia e de navegação."

Ora, sabemos que João de Lisboa, autor de um livro de Cosmografia, realizou viagem ao Rio da Prata em 1514, onde raptou silvícolas, talvez por isso motivando que em 1516 eles matassem a Juan Días de Solís.

Também se sabe que Estêvão Fróis cita em sua carta ao Rei um *João Coelho* (de Lisboa), presente em mares brasileiros antes de sua viagem na costa nordestina entre 1512 a 1513.

Há mais. Reinel, *TERRA BRASILIS*, 1516, registra o topônimo *R; de Joham de lixboa*, um rio no golfo maranhense.

Dessarte, o *João Coelho*, da cidade de Lisboa, e o *João de Lisboa* de Reinel, seriam uma única e mesma pessoa, o mesmo *Gonçalo Coelho* do mapa de Maiollo.

Em suma: o Capitão-mor da frota de especiarias chamar-se-ia *João Gonçalo Coelho*, porém, mais conhecido como "Gonçalo Coelho" e "João de Lisboa". Este o meu parecer, até que surja prova em contrário.

* * *

Estabelecida a certeza de que Vera Cruz era um Mundo Novo, resolveu o Rei arrendá-la a uma sociedade de judeus

convertidos. Devemos a Piero Rondinelli, em sua carta de 3 de outubro de 1502, assinada em Sevilha, para um amigo de Florença, as cláusulas do Convênio efetuado entre o Soberano e os armadores judeus:

"Amerigo Vespucci estará aqui dentro de alguns dias, o qual sofreu muitas fadigas e obteve pouco proveito, pois o rei de Portugal arrendou a terra que ele descobriu a certos cristãos-novos, os quais se obrigaram a mandar cada ano seis navios e descobrir 300 léguas, e fazer uma fortaleza na parte descoberta, mantê-la nos ditos três anos. No primeiro ano não pagam nada. No segundo, 1/6, e no terceiro, 1/4. Pretendem trazer "brasil" e muitos escravos, como também outras coisas de proveito. De quando seguirá aqui se dirá, Vosso

Piero Rondinelli

Observações necessárias: a) Vespucci apenas ajudou a descobrir; na viagem de 1501-2: b) tudo parece dizer que os escravos possivelmente conseguidos prendem-se àquele topônimo do Mapa de Reinel no Maranhão: *R:. dos esepuos,* algaravia de "escravos".

Conforme Vespucci, no dia 10 de maio de 1503 deixaram o Tejo seis naves, portanto, plenamente de acordo com o Convênio, para descobrir 300 léguas de costa e levantar uma *Feitoria.*

Além de Gonçalo Coelho e do florentino, quem eram os restantes capitães? Ninguém sabe.

Certamente, depois de explorada a *Terra de Santa Cruz,* a frota trataria de rumar para Málaca, ilha do Oriente, segundo Vespúcci, com armazéns dos navios que singravam os mares gangético e índico, caminho dos que passavam do Levante para o Poente, e pela via de Calicut, em paragem de 33º do Pólo Ártico.

Fez "aguada" de treze dias em Cabo Verde, partiu dali com vento de sueste, porém o Capitão-mor, presunçoso e cabeçudo (conceito de Vespucci), resolveu conhecer Serra Leoa sem necessidade, salvo para mostrar, não obstante o protesto dos capitães, que dirigia uma frota de seis navios. E iam já à vista de Serra Leôa uns quatro dias quando sobreveio grande tormenta, motivando tomarem a rota primitiva. Assim, depois de navegarem trezentas léguas, houve vista de uma ilha bastante elevada no dia 10 de agosto, em distância de vinte e duas léguas. Era a de Fernão de Noronha.

Gonçalo Coelho, desejando fundear, mandou Vespucci procurar ancoradouro. Meteu-se ele com alguns marujos num batel e realizou a façanha. Pelos seus cálculos os navios estavam apartados da ilha umas quatro léguas. De repente, para sua grande surpresa, a frota desapareceu de vista, ignorando ele o motivo. Ficou ali uma semana, aguardando o regresso e, no oitavo dia viu uma caravela ao largo. Temendo perdê-la, apressou-se em alcançá-la com seu próprio navio. Feito isso, soube do comandante que a Capitânia naufragara na noite de 10, salvando-se vinte e quatro tripulantes, os quais se encontravam com ele.

Pelo que se deduz, houve dispersão das naves e somente uma conseguiu retornar à ilha. Onde andariam as outras três? Sobre o naufrágio diz Vespucci:

> *... foi ná essa ilha para toda a frota porque, saiba Vossa Magnificência, que por mal conselho e Regimento do nosso Capitão-mor, perdeu ele aqui sua nau, no dia de São Lourenco, que corresponde a 10 de agosto, que naufragou depois de bater num escolho, ao fazer-se noite. Não se salvou dela coisa alguma, exceto a tripulação. Era navio de 300 tonéis, o mais importante da frota.*

Veremos adiante que o florentino não mais encontraria aqueles três navios restantes.

Supõe Duarte Leite que após o sinistro os navios percorreram litorais cearenses até 3ºS procurando um porto.

Malheiro Dias não aceita o naufrágio como conseqüência de batida em rochedo, em baixio ou em cachopo porque a quatro léguas da ilha o mar é muito profundo. Teria havido uma tempestade. Admite, ainda, que os navios não regressaram à ilha porque não quiseram, nem é crível que Vespucci tivesse permanecido oito dias sem avistá-los do alto de qualquer uma das eminências.

Ora, em primeiro lugar, o florentino não falou em tempestade. Os navios simplesmente *desapareceram*. Em segundo lugar, não poderia vê-los dos lugares mais elevados — *Pico*, 323m, *Bandeira*, 223m, *Espinhaço*, 198m etc., — porque o naufrágio sucedeu no Atol das Rocas, à noite, e distante do arquipélago cerca de quarenta e cinco quilômetros. Ocorrido o sinistro, decerto aquelas três naves restantes prosseguiram navegando à toa, talvez com o intuito de afastar-se da para-

gem perigosa. Nessas circunstâncias, de maneira nenhuma Vespucci pôde avistá-los no dia seguinte. Basta lembrar que somente depois de sete dias é que surgiu confronte à ilha o navio de salvamento.

Demais, o único lugar capaz de produzir naufrágio é o Atol das Rocas. Ventos e correntes impelem os navios na sua direção. Gonçalo Coelho, homem cabeçudo, teimoso, afastara-se de Fernão de Noronha propositadamente com a intenção de fazer um reconhecimento.

A literatura náutica brasileira, inclusive a estrangeira, reconhecem nas *Rocas* um cemitério de navios. Dessa matéria tratou o Capitão-Tenente da Marinha do Brasil, Osmar de Azeredo Rodrigues, *O Atol das Rocas*, inserto na *Revista Marítima*, do qual possuo xerocópia enviada pelo meu ilustre amigo Com. Max Justo Guedes.

Consoante Osmar, *Rocas* é um recife coralino de forma anelada quase circular, com dimensão de 1,45 milhas em latitude, e 1,75 milhas em longitude, situada em 3º51'30"S-33º49'39"W. Está distante de Fernão de Noronha oitenta milhas, e a arrebentação do mar nos rochedos pode ser avistada de dez milhas durante o dia. Ora, o sinistro da Capitânia sucedeu de noite.

Diz Osmar Azeredo Rodrigues:

"Os recifes são planos, quase uniformes, um pouco mais elevados para a parte de sueste onde se encontram, assim como na de leste e de nordeste, cinco pedras salientes, espaçadas e notáveis pela sua cor escura."

E mais:

"Sobre Rocas o Almirante Dario Paes Leme nos *Desastres Marítimos no Brasil* cita o naufrágio em 1503 dum navio português de nome ignorado, sob o comando de Gonçalo Coelho, que por este motivo a descobriu.

A não ser este fato, não se encontram mais referências sobre elas senão no começo do século passado, quando principiaram a se dar naufrágios seguidamente e de maneira alarmante para os navegantes de então.

Só depois de determinada com cuidado a sua posição geográfica, de se terem tomado na devida conta a influência das correntes e, posteriormente, com a colocação dum farol nas Rocas, cessaram os desastres."

Por economia de espaço deixo de transcrever por inteiro o artigo de Osmar Azeredo Rodrigues, cingindo-me, entretanto, à relação de alguns naufrágios conhecidos oficialmente:

1) Novembro de 1805. O *BRITANIA* e o transporte *KING GEORGE,* da esquadra inglesa de viagem para Índia, naufragam nos recifes.
2) 27.8.1855. A barca inglesa *COUTESS OF ZETLAND,* a vapor, viajando do Recife para Liverpool, encalha, às 2:30 da manhã.
3) 1860. A galera francesa *IMPERATRICE DU BRÉSIL,* navegando do Havre para o Rio de Janeiro, monta os recifes.
4) 7.10.1865. A galera inglesa a vapor, *DUCAN DUNBAR,* de viagem de Londres para Sidney, naufraga no Atol.
5) 25.3.1870, O navio *MERCURIUS* naufraga nos recifes.
6) 22.4.1890. O "lúgar" ingles *JOQUERINA* naufraga no Atol.

Azeredo transcreveu um relatório dos engenheiros Cel. João de Sousa Melo Alvim e J. M. da Conceição Júnior, que estiveram no Atol em setembro de 1881, no qual há referências a dezoito cascos de navios inidentificáveis.

Por incrível que pareça, mesmo depois de construído um farol de 6ª ordem em 1883, o "lúgar" *JOQUERINA* não foi o último sinistro. Conforme li na imprensa — noticiário telegráfico — em julho de 1979 o iate *MON AMI,* procedente da África do Sul, montou o Atol. Avistado por um avião da Força Aérea Brasileira, foi socorrida a tripulação por uma corveta da Marinha.

Diante de tudo isso, devemos crer na epístola de Amerigo Vespucci: a nau Capitânia naufragou no Atol, não por motivo de tempestade, mas de correntes e ventos. Como tempestade no Atol, se o florentino não a testemunhou no arquipélago?

* * *

Segundo a *Lettera,* Vespucci e o Capitão do navio de salvamento andaram acima e abaixo procurando o resto da frota, mas inutilmente. Regressaram por isso à ilha para abastecimento. Ali, encontraram águas doces e correntes, infinitas árvores, aves terrestres e marítimas tão mansas que se deixavam apanhar à mão. Caçaram tantas que chegaram a encher um batel. Não viram outro animal, exceto ratos muito grandes, algumas serpentes e lagartos de duas caudas.

Aprovisionados, seguiram para o Sul, como ditava o *Regimento*. Uma boa navegação, sem incidentes: *prouve a Deus dar-nos tão bom tempo que em 17 dias fomos tomar a terra ali* (Salvador) *que distava da ilha cerca de 300 léguas.*

Nesse porto, já conhecido de Vespucci na viagem de 1501-2, demoraram dois meses e quatro dias. Certamente, desenganados de um reencontro com os navios restantes, empreenderam uma navegação de 260 léguas, encontrando afinal um porto em 23º37'S. Desembarcaram, fizeram amizade com os naturais e ergueram uma *Feitoria,* conforme determinava o Convênio do Rei com os cristãos-novos de Lisboa.

Esse sítio, vez por outra, motiva controvérsias. Humboldt e Varnhagen querem que a *Feitoria* era em Cabo Frio. Varnhagen, fundamentado na latitude oeste de Lisboa e no *Yslario general de todas las yslas del mundo,* de Alonso de Santa Cruz, foi contudo refutado por Levillier. Este diz:

> ... "navegou 260 léguas, o que o teria levado, segundo diz, aos 18º sul. Estando a Bahia a 13º, é difícil aceitar a relação entre as léguas e a latitude, sobretudo quando declara que se encontrava a 27 graus ao ocidente do meridiano de Lisboa. Estando a cidade a 9º leste, o ponto em que se encontraria era 24º. Foi ali, provavelmente, e não no Cabo Frio, como pensou Humboldt, onde se deteve com sua gente."

Rolando A. Laguarda Trías *(Rio de Janeiro, história de suas denominações,* Lisboa, 1972), citado por Max Justo Guedes, prefere a Baía da Guanabara, tese julgada por Max como altamente convincente.

Construído o entreposto comercial e carregados os navios de madeiras, tratou Vespucci de deixar ali os vinte e quatro náufragos da Capitânia, servidos de doze bombardas e outras armas, com mantimento para seis meses, justamente o prazo marcado pelo Convênio para uma segunda expedição ao Brasil.

Zarparam, e, com setenta e sete dias deram entrada no Tejo a 1º de junho de 1504:

> *E aqui fomos muito festejados, por todos nos julgarem perdidos; e as outras naus da armada todas o estarão pela soberba e loucura do nosso capitão, pois assim paga Deus aos soberbos.*

Estaria realmente morto o Capitão-mor?

* * *

Escritores costumam correlacionar a ilha de Fernão de Noronha com vários descobrimentos. Vale a pena discutir, aqui, o problema.

Osmar Almeida de Azerédo diz o seguinte: "No livro de posse da Secretaria do Presídio de Fernão de Noronha, há indicação de que a ilha foi descoberta a 3 de junho de 1503 por Fernam de Loronha que lhe deu o nome de Sam Joan." A data certa é 10 de agosto, e o descobridor, sabemos, Gonçalo Coelho.

Roberto Levillier, às vezes, tão perspicaz, incide também em equívoco ao afirmar que a ilha foi *dada a Fernão de Noronha, por havê-la descoberto antes de Vespucci, no dia de São João, ou seja, 26 de junho.*

Vejamos:

1. Qual das duas datas do regresso do florentino a Lisboa é a verdadeira? Temos: 1º, e 18 de junho, em cópias da epístola da viagem.
2. Por que Noronha aparece como descobridor?
3. Qual a razão de o Rei saber que a ilha distava do continente cinqüenta léguas?
4. O que motivou o nome *Sam Joham?*
5. Por que se aplica na Carta de Navegar de Alberto Cantino o nome *Quaresma?*

Responderei ponto por ponto:

a) Se a Carta régia de Doação da ilha é de 16 de junho, logicamente Vespucci, arauto da boa-nova, chegou a Lisboa no 1º de junho, e nunca a 18.
b) Noronha como descobridor da ilha (Duarte Leite promove-o a Capitão-mor da frota de 1503) só se explica desta maneira: foi "descobridor" apenas pelo fato de haver assinado o Convênio de explorações do país. Em outros termos, "dono" por antecipação do que se descobrisse durante a viagem. A carta de Doação diz: *a ilha de Sam Johan que elle* (Noronha) *hora novamente* (recentemente) *achou e descobryo* (por intermédio

do Capitão-mor) *cinquenta leguas alla mar da nossa terra de Samta cruz que lhe temos aremdada.*

c) A distância da ilha em relação ao continente procede de informação de Vespucci, pois ele conhecera a latitude de Touros em 1501, e pôde compará-la a longitude em 1503, de viagem para Salvador.

d) O nome *Sam Joham* imposto pelo Rei deve ser batismo de gabinete e refere o santo do mês — junho.

3) Sobre *Quaresma,* traduzido por Harrisse como *Anaresma,* assim aplicado à cópia manuscrita cromática impressa por *Becquet Fras. et Simon,* em Paris, tenho opinião própria.

Primeiramente, observe-se que Jaime Cortesão admite uma viagem portuguesa ao Brasil em 1502-3, portanto, posterior à de 1501 e anterior à de 1503, e Duarte Leite seguindo-o no mesmo passo entende que a ilha foi achada no espaço de quarta-feira de cinzas até domingo de Páscoa de 1502, alheia, dessarte, a Gaspar de Lemos e Gonçalo Coelho. Daí, o batismo *Quaresma.*

Tudo presunção. A frota de 1501 retornou a Lisboa em 1502, e somente em 1503 deu-se início à primeira viagem de especiarias, quando se descobriu Fernão de Noronha. Houve, assim, apenas um descobrimento, mas com dois batismos, como explicarei adiante.

Quaresma, a meu ver, corresponde a uma combinação de palavras em dialeto veneziano:

QUÀ, aqui (a ilha) + *RE,* rei + *SMA,* sereníssima.

Isto é: Aqui, a ilha do Rei sereníssimo. Trata-se de acrescentamento talvez de 1504 ou 5, ao planisfério de Alberto Cantino, feito por um emendador italiano. Aliás, a ortografia correta é *Quaresmo,* "rei sereníssimo." Enfim: *Quaresma* não deve ser interpretado como nome de batismo.

Então os dois crismas foram:

a) *São João,* dado pelo Soberano na carta de doação da ilha.

b) *São Lourenço,* tardio, aplicado na cartografia como lembrança do dia 10 de agosto, relatado por Vespucci.

Entretanto, predominaria definitivamente o nome *Fernão de Noronha* (escrevia-se também *Loronha*) pelo fato de o acidente haver sido doado a este armador.

Assim sendo, aquela suposição do Mestre Duarte Leite extingue-se, aqui, como novelo de fumo no horizonte.

Tudo claro, *excelências*?

* * *

Quanto a *Sam Lourenço,* registado no *Esmeraldo de Situ Orbis* de Duarte Pacheco Pereira, e constante no mapa *TERRA SANCTE CRVCIS* de Egerton, vejamos o que a este respeito escreveu Duarte Leite. Com efeito, no referido mapa há uma ilha (alturas da de Fernão de Noronha) com o nome: *s. leo insula.* Não há sinal do Atol das Rocas. Conforme o parecer do Mestre luso, ela representa os penedos de S. Pedro e S. Paulo (0055'28"N por 29º22'32"W) achados em 1511 por Morgues de Brito, Capitão da Armada de Garcia de Noronha.

Refletindo bem, é curioso que o ilustre, erudito e culto historiador que se tornou famoso pela sua contribuição à *História da Colonização Portuguesa do Brasil* cometa tantos deslizes ao tratar dos nossos eventos históricos.

Carece de senso a sua opinião no caso *Sam Lourenço,* e nesse mister de divergir tenho luz própria, ou por outra, erudição para a qual, no dizer de Joaquim Ribeiro, *não se dispensa o espírito crítico,* ou benefício que, sublinha Ribeiro, *nem todos os que estudam a nossa história dele dispõem.* Vamos aos fatos.

Sobre a viagem suscitada por Leite, vale a pena ler-se o manuscrito de Simão Ferreira Paz, de 1650, encontrado em 1937 pelo saudoso Almirante Dídio Iratim Afonso da Costa, quando então Capitão-de-Fragata e que, merecidamente, à vista de suas qualidades de homem dedicado também à nossa história marítima, exercera, já no posto de Capitão-de-Mar-e-Guerra, o cargo de Diretor do Serviço de Documentação Geral da Marinha. Trata-se da *Recopilação das famosas armadas portuguesas que para a Índia foram, desde o ano em que se principiou sua gloriosa conquista — 1496 a 1500.*

Simão Ferreira Paz, escreve Alberto Ribeiro Lamego, foi Guarda-livros da Casa da Índia, nomeado a 18 de novembro de 1644. O documento em apreço teria vindo para o Brasil com outros livros por ocasião da transferência do governo de D. João VI de Lisboa para o Rio de Janeiro.

Na parte correlacionada com a expedição de Garcia de Noronha está salientado no manuscrito que a Armada deixara o Tejo em abril de 1511 com destino à Índia e a meio cami-

nho houve vista dos penedos de S. Pedro e S. Paulo, conforme o tópico abaixo transcrito:

> "Seguindo D. Garcia sua viagem e não podendo dobrar o cabo de Santo Agostinho, quis o seu piloto fazer-se na volta da Guiné, para tomar outra mais larga sobre o mesmo cabo, na qual travessia se houvera de perder em um penedo que acharam no meio daquele golfão, no qual, de noite, foi dar a nau São Pedro, do Capitão Jorge de Brito, em razão do qual perigo e do nome da nau que deu no penedo, ele houve e que hoje tem de São Pedro, como anda na carta de marear, que é uma maravilha ver em tanta profundidade de mar um rochedo aparecer sobre as águas."

Significa que o batismo foi *S. PEDRO*, mas, como se trata, de dois rochedos, acrescentaram posteriormente ao outro o nome de *S. Paulo*.

O Prof. Duarte Leite menciona Morgue de Brito, e não Jorge. Na verdade a nau *SÃO PEDRO* era de Manuel de Castro Alcoforado. A de Brito chamava-se *SANTA MARIA DA LUZ*. Pequena controvérsia sem interesse imediato. O fato é que o nome do penedo procedeu do sinistro do navio *São Pedro*. No caso de Egerton, a acreditar em Duarte Leite, a ilha *S. LEO INSULA* reproduz aquele penedo em questão. Verifica-se, no entanto, que: 1º) o desenho é de ilha — *INSULA*, e não penedo; 2º) o topônimo nada tem que ver com o apóstolo de Jesus Cristo, pois está consignado: *S. LEO*. Merece também lembrar que o fundamento lógico de Leite reside no nome da ilha, ponto de vista erudito, porém frágil e sem nexo.

Para o "Demolidor" do périplo de Vicente Yánez Pinzón no Brasil em 1500, a palavra *LEO* refere a pessoa do Papa Leo, Mártir. Na data comemorativa deste santo teria sido descoberto o penedo. Hipótese que se contradiz ante o tópico já transcrito da *Recopilação*.

O argumento de que o Papa *Leo* se inscreve no elenco de santos do *Regimento de Munique*, como reforço à sua teoria, não convence. O topônimo da viagem escapou à regra de batismos do Calendário de bordo. E, como se aprecia, *S. PEDRO* não se correlaciona com *S. LEO*, nem este indica, em Egerton, o fatídico penedo.

Nos escritos de Duarte Leite, insertos na *História da Colonização Portguesa do Brasil*, as opiniões nem sempre são realísticas. Em outras palavras, *nem tudo que reluz é oiro.* Com efeito, o *E* da palavra *LEO,* mal delineado, corresponde a um inofensivo *C,* sem cedilha — *LCO*. Com o sinal sotoposto a controvérsia desaparece: LCO, abreviação de *Lourenço*. De fato, S. LÇO INSULA = ilha de S. Lourenço ou de Fernão de Noronha, como vem registado no *Esmeraldo da Situ Orbis.*

* * *

Retornando ao sinistro da Capitania no Atol das Rocas, devo dizer que não acredito na morte de Gonçalo Coelho. Deduz-se da *Lettera* que o florentino só teve aquele julgamento — *as outras naus da armada todas o estarão* perdidas no mar — ao chegar a Lisboa. E é aqui, justamente, que entra em cena a *angra de Sam Roque* suscitada por Duarte Pacheco e registada no mapa de Pedro Reinel — *Sam Roque.*

Escreveu Vespucci que esperou na ilha durante oito dias, ou seja, a *17* teve contato com o navio de salvamento. Este, tendo ocorrido o sinistro à noite, apartou-se, por qualquer motivo, dos demais navios. Ora, S. Roque festeja-se em 16 de agosto. Sucedido o naufrágio da Capitânia no 10, os navios remanescentes abicaram no porto deste nome com seis dias de navegação a partir do 11. Teriam navegado à toa, levados pela corrente e o vento.

Duarte Leite, fundamentado na hipótese de que eles navegaram até 30º30'S, no Ceará, dali retornaram, sempre encontrando enseadas, *em qualquer das quais é lícito imaginar S. Roque: com certeza, porém, este lugar nada tem com o cabo a que hoje se dá o nome, contínuo ao qual não há Angra alguma digna da qualificação.*

Esqueceu-se o autor de que para os cartógrafos coevos pequenas enseadas como as de Guamoré, Iguape, Mucuripe, etc. tinham significados de *golfos* e *baía*. Mucuripe, por exemplo, era *golfo* e *angra*...

Além disso, não esqueçamos que no *Esmeraldo de Situ Orbis* a latitude de 3º30'S para a *Angra de Sam Roque* não merece fé. Nem os navios teriam navegado quase cem léguas procurando porto seguro...

Malheiro Dias afirma que "Humboldt calculou que a ser exata a latitude designada por Vespúcio, o primeiro ancora-

douro da costa ficaria a umas oito léguas a oeste dos recifes de São Roque." Saiba-se, porém, que Humboldt confundiu *São Roque* com o périplo de 1501-2. Oito léguas começando dos *esparrachos* a nordeste do Cabo atual de S. Roque terminam nas paragens do Açu.

No que interessa ao *Esmeraldo*, obra inconclusa mandada escrever por D. Manuel I, já mostraram Roberto Levillier e T. O. Marcondes de Sousa a insegurança de sua tábua de "ladeza" referente à terra *do Brasil d'além do mar Oceano.* Ela atinge desde a angra de S. Roque em 3º30'S, até a ilha de Santo Amaro, em 28º30'S.

Como não se conhece o documento original, é possível que os erros de latitudes procedam de um copista. Por exemplo: Santo Amaro está verdadeiramente em 24º30'S, não sendo por isso de admirar que S. Roque também esteja mal posicionado.

Levillier criticando o *Esmeraldo* mostrou os seguintes lapsos: a *Ilha de Santa Barbara* em 20º20'S, quando a altura exata é 17º57'S; a *Angra de Todos os Santos* aparece em 15º40'S, mas regula de fato por 12ºS; o *Cabo Frio* está em 25ºS, e no *Esmeraldo* está em 23º30'S; a *Ilha de S. Lourenço* vem registada em 4ºS, mas a verdadeira altura é 3º50'27"S; o *cabo de Sto. Agostinho,* em 8º15'S, quando na verdade se encontra em 8º20'40"S.

Assim sendo, por que não estaria errada a latitude da angra de S. Roque, sobretudo se os primeiros mapas consignam este topônimo na costa setentrional do Rio Grande do Norte — *Sam Roque,* como refere também Pedro Reinel?

Iríamos muito longe se não fora perda de tempo repetir, aqui, tudo quanto a este respeito discutiram com êxito Levillier e Marcondes de Souza.

Afinal, depois de pesados os prós e os contras, resta sublinhar como figura de primeira plana o fato muito singular de o *Regimento do Astrolábio d'Évora*, 1518, colocar *sam Rocho* em cinco graus austrais.

A única angra plausível, para a aterragem de Gonçalo Coelho, é a de Galinhos na Baía de Guamoré, com encurvamento começando em 26ºW e prolongando-se até perto do estuário do rio Açu e que, em alguns mapas vetustos, atende pelas apócopes de *Grã* e *Grão baia.*

Seja dito de passagem, a angra de Galinhos só admite barcos pequenos. Já em Guamoré temos uma enseada aberta como todas as demais do Nordeste brasileiro. Os navios teriam

fundeado distante da terra firme. Os qualificativos "golfo", "angra" e "baía", repita-se, dos mapas, não têm o efeito fisiográfico que deveriam na realidade tê-lo. No Ceará, Reinel nomeia Iguape como "Golfo de São Lucas", e o Mucuripe como "Golfo dos Negros". Duarte Pacheco fala de "Angra de S. Roque" no Ceará, e o mesmo para a Baía de São Salvador, mais propriamente um golfo, tal a sua extensão e largura admiráveis.

Voltemos, porém, a Gonçalo Coelho na hipótese verossímil de que não morrera. Seus três navios vaguearam alguns dias, vindo afinal pousar em *Sam Roque* (Reinel) no dia 16, comemorativo do santo defensor contra a peste. Quer d'zer, nessa data, Vespucci ainda se encontrava em Fernão de Noronha.

A acreditar nas datas agiológicas do *TERRA BRASILIS* de Reinel, pode supor-se que Gonçalo Coelho, desejando aquardar notícia do navio de salvamento, querenou em S. Roque para abastecimento de água, lenha e consertos das naves. Nesse caso, o desencontro de Coelho com Vespucci explicar-se-ia assim: o primeiro dirigiu-se para o Norte, explorando a costa até o Maranhão, e o derradeiro para o Sul. No mapa de Reinel a nomenclatura se inicia em S. Roque (Guamoré) e termina no golfo maranhense.

Terminada, como vimos, a aventura de Amerigo Vespucci em nossos mares, cumpre-me agora sair no encalço de Gonçalo Coelho.